

HISTOIRE D'UNE LIGNE DE CHEMIN DE FER DANS PARIS : LA PETITE CEINTURE ET LE SYNDICAT DES COMPAGNIES (1851-1934)

PAR
JEAN-MAURICE BERTON

INTRODUCTION

Le chemin de fer de ceinture, concédé en 1851 au syndicat formé des cinq compagnies dont les réseaux aboutissent à Paris, est une ligne polyvalente mais disparate et complexe : polyvalente, parce que divers objectifs lui sont assignés à sa création, mais disparate car ceux-ci sont difficiles à concilier, et, par conséquent, complexe dans l'organisation de l'exploitation. Destinée à relier les grandes voies ferrées d'intérêt général, elle ne peut pour autant renoncer à jouer aussi un rôle au service de la capitale ; construite d'abord pour faciliter l'acheminement des marchandises, elle assure peu à peu la fonction d'un véritable transport en commun. Dans cette évolution, l'implantation urbaine est un élément essentiel : la ville ne reste pas passive devant le chemin de fer qui s'établit à sa périphérie. Elle peut favoriser ou contrarier ses missions ; elle influe sans conteste sur son développement.

SOURCES

L'essentiel de la documentation se répartit entre les Archives nationales et les Archives de Paris. Aux Archives nationales, la sous-série 75 AQ, qui contient les archives du syndicat a été entièrement dépouillée et constitue la base de la recherche. Viennent s'y ajouter les archives des cinq compagnies concessionnaires de la Ceinture (13 AQ, 48 AQ, 60 AQ, 76 AQ, 77 AQ) : elles sont indispensables pour retracer les circonstances de la création, le montage juridico-financier et les péripéties de la construction. De plus, il fallait accorder une attention particulière au dépouillement de la sous-série 76 AQ, regroupant les

papiers de la compagnie de l'Ouest : c'est là que se trouve toute la documentation sur le chemin de fer de ceinture-rive gauche avant 1883 et sur la ligne d'Auteuil durant les soixante années considérées. De nombreux cartons des sous-séries F¹⁴ — versements du ministère des Travaux publics — et F¹² — versements du ministère de l'Industrie — ont également été consultés ; ils apportent des indications précieuses sur l'établissement de la Ceinture (comptes rendus des séances du conseil des Ponts et Chaussées), sur l'exploitation des lignes et des gares parisiennes, sur les projets de métro.

Aux Archives de Paris et de l'ancien département de la Seine, la documentation contenue dans les deux séries DS et VO est abondante mais généralement décevante. Enfin, diverses sources imprimées, notamment des séries statistiques, ont été étudiées à la Bibliothèque administrative de la ville de Paris.

PREMIÈRE PARTIE

ORIGINE ET CONSTRUCTION

CHAPITRE PREMIER

LES PROJETS

La création du chemin de fer de ceinture est d'abord la conséquence logique de la situation géographique des voies ferrées et des gares dans Paris ; son premier objectif est de mettre en relation des installations dispersées, afin d'éviter aux marchandises en transit une rupture de charge et un camionnage coûteux. Mais des projets nombreux, élaborés dès la fin de la Monarchie de Juillet, lui attribuent un rôle plus important : la ligne devra se mettre au service du commerce et de l'industrie de la capitale, faciliter son approvisionnement et ses échanges avec le reste du pays. Les compagnies, intéressées au premier chef par l'entreprise, récusent cette seconde fonction ; elles ont elles-mêmes du mal à trouver un terrain d'entente.

Diverses propositions sont avancées avant même que le destin de la ligne soit scellé ; elles permettent de préciser certaines données : il est évident dès 1848 que les grandes sociétés de chemin de fer ne peuvent rester à l'écart du débat ; l'ampleur du programme risque de souffrir des antagonismes qui se font jour entre les parties concernées et de la modestie des moyens financiers mis à sa disposition. D'autre part, l'étude des questions techniques laisse prévoir les difficultés de la construction. Mais l'utilité de la Ceinture est affirmée, incontestable.

CHAPITRE II

LE MONTAGE JURIDICO-FINANCIER

Des négociations s'engagent en 1850 entre les compagnies à la recherche d'un compromis valable, mais leurs intérêts divergent trop pour que les conférences aboutissent ; les discussions achoppent sur le mode de gestion et d'exploitation de la future ligne. L'intervention de l'État est alors nécessaire ; tout au long de l'année 1851, le gouvernement dirige les réunions, tentant d'aplanir les difficultés, mais sans succès. Le débat est tranché de manière autoritaire au lendemain du coup d'État de décembre 1851 : la volonté politique du nouveau régime permet au projet d'aboutir. Le décret de concession est signé le 10 décembre 1851 par le ministre des Travaux publics et les représentants des compagnies de Rouen, du Nord, de Strasbourg, de Lyon et d'Orléans. Mais la précipitation avec laquelle est conclue l'affaire, autant que la nécessité d'un accord minimal, restreint encore l'ampleur initiale de l'entreprise : le gouvernement attribue aux sociétés de chemin de fer la ligne qu'elles désiraient, une voie utilitaire mettant leurs gares en relation, des Batignolles à Ivry, et destinée avant tout au transport des marchandises en transit ; le circuit n'est pas complet, les autres missions sont oubliées.

Les nouveaux associés forment un syndicat, qui ne réussit pas, devant l'hostilité du Conseil d'État, à se transformer en société anonyme. Il en découle une invalidité juridique jamais réparée, mais qui n'a pas gêné les administrateurs dans leur tâche : le syndicat assure la gestion quotidienne du chemin de fer de ceinture ; il est aussi le lieu de rencontre et de discussion des représentants des plus importantes compagnies ferroviaires françaises.

CHAPITRE III

LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER DE CEINTURE

La construction du chemin de fer de ceinture, qui s'étend de janvier 1852 à mars 1854, est coûteuse et difficile ; la traversée d'une ville pose sans cesse des problèmes concrets que les ingénieurs doivent s'appliquer à résoudre : la rencontre des rues et des routes rend indispensable l'élévation de nombreux ouvrages d'art ou l'établissement de passages à niveau. Le souci de ne pas perturber la vie des quartiers périphériques oblige à recourir à des solutions dispendieuses, peu satisfaisantes et qui engagent l'avenir : le percement des tunnels de Charonne et de Belleville, comme l'édification du viaduc de La Villette sont des travaux considérables, malaisés et qui restent inachevés ; leurs imperfections, qui imposent de fréquentes réparations, grèvent les finances du syndicat et perturbent l'exploitation.

Hormis quelques réussites techniques, tel le pont Napoléon, entre Bercy et Ivry, la réalisation du projet est donc délicate. Mais les incidents qui contraignent la construction ne seraient que des péripéties s'ils ne montraient combien les objectifs des compagnies se concilient mal avec les contraintes urbaines : les concessionnaires voulaient une ligne à moindres frais, dotée d'une infrastructure minimale. La ville contrarie ces vues, oblige à étendre le chantier. Elle

remet en cause les orientations du décret de concession. A l'ouverture des services, la Ceinture est encore une ligne en devenir : son utilité et son rôle dépendent de la politique que mèneront les compagnies. Mais l'échec des pénétrations vers le centre de Paris restreint déjà ses possibilités d'expansion.

CHAPITRE IV

L'ACHÈVEMENT DU RÉSEAU DE CEINTURE

L'achèvement du réseau de ceinture sur tout le pourtour de la capitale est un des objectifs du gouvernement, combattu par le syndicat concessionnaire du tronçon déjà construit sur la rive droite. L'opération se fait en deux temps : tout d'abord, la ligne d'Auteuil est concédée en 1852 aux frères Péreire, pour desservir les quartiers résidentiels de l'ouest de Paris. L'entreprise est indépendante du chemin de fer de ceinture et l'intention est autre : sur la section des Batignolles à Auteuil, le trafic marchandises est inexistant, il s'agit avant tout d'offrir un transport en commun aux habitants de la périphérie de la ville. Cette optique différente se retrouve dans le profil et le dessin de la voie ferrée : la construction en tranchée, limitant les emprises et évitant les passages à niveau, ne soulève pas de difficulté et évite les nuisances. La ligne d'Auteuil a su se plier aux contraintes urbaines, elle est un prototype de *chemin de fer métropolitain*.

D'autre part, l'achèvement du circuit entre Ivry et Auteuil fait l'objet de négociations difficiles entre les compagnies, qui n'en voient pas l'utilité, et le ministre des Travaux publics. La perspective de l'Exposition universelle de 1867, qui requiert l'établissement de moyens aisés de communication dans la ville et autour de la ville, précipite la concession : la compagnie de l'Ouest, sous la pression du gouvernement, accepte de prendre en charge la réalisation du projet. Le prolongement de la rive gauche est conçu dans un but différent du chemin de la rive droite ; mettant l'accent sur le rôle local de la voie, il semble souligner les omissions du décret de décembre 1851. Cette possible remise en cause des avantages qui leur ont été distribués inquiète les compagnies et explique leurs réticences.

A la fin du Second Empire, la boucle est bouclée ; mais l'exploitation commune associant les trois sections qui la composent ne sera pas une tâche aisée.

CONCLUSION

Chaque étape de la réalisation du chemin de fer de ceinture a son importance ; les projets ont défini les principales orientations ; le montage juridico-financier restreint par nécessité l'ambitieux programme. L'achèvement du réseau redonne une importance certaine aux deux fonctions que l'exécution partielle avait négligées. L'exploitation se doit de préciser ces données ; elle est à la fois la recherche de l'unité et l'approfondissement de la mission.

DEUXIÈME PARTIE

HISTOIRE DE L'EXPLOITATION

CHAPITRE PREMIER

L'ORGANISATION GÉNÉRALE DES SERVICES

De 1854 à 1914, la gestion de la Ceinture n'est pas uniforme ; elle évolue au gré des modifications qui affectent le réseau. L'extension des services et le développement du trafic, la concession de la Grande Ceinture puis l'exploitation en commun des deux chemins de fer de ceinture sont autant d'occasions pour les dirigeants du syndicat d'accroître leur rôle et de rassembler entre leurs mains une part sans cesse plus considérable de pouvoirs de décision ; l'entreprise devient alors trop importante pour ne pas acquérir une indépendance certaine vis-à-vis des compagnies concessionnaires. Mais une gestion unifiée n'est pas le seul garant de la bonne marche de l'affaire : il y faut également l'entente entre les réseaux associés. Enfin, l'autonomie est illusoire, tant que le syndicat ne dispose pas de ses propres locomotives ; la traction, son coût et les problèmes techniques qu'elle pose sont une des données essentielles de l'exploitation, et par là-même une préoccupation constante du comité des ingénieurs et des administrateurs.

CHAPITRE II

LA GRANDE CEINTURE, UN ABOUTISSEMENT LOGIQUE

Vingt-cinq ans à peine après le décret de concession de décembre 1851, l'État attribue aux grandes compagnies une seconde rocade mettant en relation les lignes qui convergent vers la capitale. La construction de la Grande Ceinture, dont le tracé se trouve tout entier compris, au-delà de l'enceinte, dans les limites du département de Seine-et-Oise, est d'abord une nécessité : le nouveau chemin est l'extension naturelle en banlieue de la voie *intra muros*, dont l'exiguïté constitue désormais une entrave au développement des services.

Elle marque également le terme d'une double évolution : pour les réseaux d'abord, dont les gares parisiennes ne peuvent plus ni s'étendre ni faire face à l'ampleur croissante des échanges ; à la recherche de l'espace encore disponible, chacun a établi à la périphérie de la ville de vastes installations, entre lesquelles il s'agit de nouveau d'assurer une liaison. Pour le syndicat ensuite, dont les diverses missions, à l'issue des vingt premières années d'exploitation, se trouvent facilitées : l'acheminement des marchandises en transit, qui n'ont pas vocation à traverser Paris, emprunte une voie d'évitement. La Petite Ceinture peut bénéficier de cette nouvelle et logique répartition des tâches ; le gouvernement et la ville espèrent la rendre à ses fonctions urbaines.

Enfin, la concession de la Grande Ceinture est une réaction de défense victorieuse des compagnies face aux tentatives de concurrence : les péripéties qui précèdent l'aboutissement du projet témoignent de leur puissance et de leur influence.

CHAPITRE III

LE TRAFIC MARCHANDISES

Le premier convoi de marchandises s'élance sur la Ceinture le 25 mars 1854 ; les réseaux disposent alors de la liaison qui leur permettra d'effectuer leurs échanges. La gestion de la ligne, partagée entre cinq concessionnaires dont les vues pour un temps concordent, ne doit pas poser de problèmes ; l'unique but commun doit faciliter l'organisation du mouvement. Il faut néanmoins déterminer les règles de fonctionnement des gares, préciser les tarifs et le montant des frais accessoires et mettre au point la marche des trains.

Le début du service donne à l'État l'occasion de rappeler le rôle local de la nouvelle voie ferrée, de souligner les espoirs que l'industrie et le commerce parisiens ont placés en elle. C'est un aspect du projet que le syndicat ne peut oublier, même s'il n'a pas l'intention de le favoriser. La part respective du trafic à destination et du trafic de transit dépend donc avant tout de la politique menée par les compagnies ; elle évolue également au gré des modifications qui affectent l'exploitation. D'une part le gouvernement entend être obéi et défend les intérêts de la ville ; d'autre part les données économiques et techniques ont leur importance. Plusieurs phases peuvent ainsi être distinguées : les conditions ne sont pas identiques au cours des neuf premières années, où seuls les trains de marchandises circulent entre les Batignolles et Ivry, et lors de la période suivante, quand est créé le transport des voyageurs. La césure se situe à l'ouverture de la Grande Ceinture, qui renforce l'implantation urbaine du chemin de fer *intra muros*. Mais il faut alors compter avec le développement du service de la grande vitesse, objet principal durant près de vingt ans des préoccupations du comité ; ce n'est que dans les premières années du XX^e siècle que le tonnage acheminé sur la ligne croît de nouveau. L'accentuation du rôle local de la ligne s'est effectuée par étapes.

CHAPITRE IV

UN ÉLÉMENT DU TRAFIC LOCAL, L'ACHEMINEMENT DU BÉTAIL

Le chemin de fer de ceinture a été appelé à jouer par son tracé un rôle important dans l'approvisionnement en bétail de la capitale. Sous le Second Empire, le préfet Haussmann décide une réorganisation générale du commerce de la viande dans Paris et la construction d'un marché unique et d'abattoirs sur le territoire de la commune de La Villette. Une convention signée avec le syndicat en 1864 prévoit l'établissement d'un embranchement particulier, prenant naissance sur la ligne circulaire pour desservir les nouvelles installations.

Les convois de bestiaux se font dès lors plus nombreux sur la Ceinture et les compagnies, notamment le Paris-Orléans, s'intéressent à un trafic jusque

là peu développé entre les Batignolles et Ivry. L'acheminement du bétail, élément important du service de la petite vitesse, contribue à renforcer l'implantation urbaine de la voie, en lui assignant une mission spécifiquement locale.

CHAPITRE V

LE TRAFIC VOYAGEURS

L'histoire du trafic voyageurs sur la Ceinture permet d'étudier sur une durée assez étendue le développement d'un transport en commun parisien. La création du service est difficile, imposé par les pouvoirs publics à des compagnies réticentes, au terme d'une querelle de plus de huit années. Les concessionnaires en critiquent longtemps le coût et l'inutilité, la gêne qu'il fera subir à l'acheminement des marchandises, qui reste longtemps la priorité ; les résultats mauvais puis médiocres des premiers temps de l'exploitation semblent leur donner raison. Leur position évolue à mesure que le succès de l'entreprise se dessine ; des accords judicieux avec la compagnie de l'Ouest pour la gestion en commun des trois sections de la ligne, l'influence bénéfique des expositions universelles, temps forts du trafic, favorisent la hausse de la fréquentation et rassurent les réseaux qui modifient peu à peu leur politique : ils développent le service et, à compter des années 1880, après que l'acheminement des marchandises a été détourné sur la Grande Ceinture, ils font du transport des voyageurs l'objectif principal de leur action. Le circuit de ceinture devient un transport en commun parisien, ce dont témoignent les records d'affluence enregistrés lors de l'Exposition universelle de 1900.

Mais l'apogée est éphémère et l'ouverture successive des lignes du réseau métropolitain municipal, au cours des quinze premières années du XX^e siècle, est la cause majeure du déclin : la Ceinture n'a pas les moyens d'affronter cette nouvelle concurrence ; son offre, en comparaison, est médiocre et limitée, elle perd de son utilité. Mais elle ne sait pas non plus s'adapter, s'intégrer, devenir, en bénéficiant de son tracé particulier à la périphérie, le complément avantageux du métro. La victoire de ce dernier est logique et s'explique aisément. Il constitue l'équipement collectif par excellence dont la ville a besoin et que le syndicat des compagnies n'a su créer.

CHAPITRE VI

LE CHEMIN DE FER DE CEINTURE, UTILITÉ ET RENTABILITÉ

La question de la rentabilité du chemin de fer de ceinture a souvent été posée, si son utilité n'a jamais été contestée ; le syndicat, en effet, n'a réussi qu'à de rares occasions à équilibrer ses comptes. L'ampleur du déficit s'est accrue avec la construction de la Grande Ceinture, dont les charges de capital et l'exploitation complexe durant les premiers temps du service ont grevé lourdement le budget. Mais sur le chemin de fer *intra muros* également, les difficultés n'ont pas manqué ; le système de répartition des produits du trafic, différenciant droits de transport et péages dus aux concessionnaires pour leurs expéditions et l'emprunt de leurs gares, soustraits du tableau des profits et des pertes semble

aggraver la situation mais fausse l'appréciation des résultats : sur la Petite Ceinture, les compagnies ont généralement gagné de l'argent. Il est vrai cependant que la gestion de la ligne et l'organisation du mouvement se sont révélées de plus en plus onéreuses, sans que les recettes augmentent dans les mêmes proportions ; compte tenu des conditions dans lesquelles les ingénieurs du comité se sont acquittés de leur tâche, on peut se demander si la ligne circulaire a toujours pu ou su acquérir les moyens d'accomplir les missions qui lui furent confiées.

TROISIÈME PARTIE

LE CHEMIN DE FER DE CEINTURE ET L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE

CHAPITRE PREMIER

LE CHEMIN DE FER DE CEINTURE ET L'INDUSTRIE PARISIENNE

L'une des principales missions assignées au chemin de fer de ceinture lors de sa création fut de servir les intérêts économiques de la capitale ; il devait faciliter l'approvisionnement des établissements industriels, et, au moyen des communications entretenues avec les grands réseaux, assurer à leur production de vastes débouchés à l'échelle nationale. Plusieurs données interviennent pour favoriser ou contrarier ce rôle : l'évolution de la géographie industrielle de l'agglomération, qui se caractérise par le rejet à la périphérie de la ville des usines et des ateliers, peut mettre en valeur le tracé de la voie du syndicat. Mais il faut que les compagnies acceptent d'y consacrer une partie de leurs efforts ; or, malgré les encouragements ou les pressions de l'État et du conseil municipal, relayant les vœux de la fabrique parisienne, les concessionnaires sont réticents à remettre en cause leurs deux objectifs principaux, tour à tour l'acheminement des marchandises en transit et le transport des voyageurs. Ce n'est que dans les années qui précèdent la première guerre mondiale, que le trafic à destination connaît un nouveau développement, bénéficiant de l'effondrement du service de la grande vitesse. Mais sur l'ensemble de la période, la fonction locale du chemin est difficilement prise en compte par le comité, qui y voit plus une source de dépenses qu'une opération utile ou rentable.

Faute d'une politique volontaire, la Ceinture paraît donc plus riche de potentialités que de réalisations ; celles-ci ne manquent pourtant pas, et elles ne sont pas négligeables, même si aucun plan d'ensemble ne les lie : des entrepôts et des magasins généraux se sont bâtis sur le parcours. Plusieurs embranchements industriels ont pris naissance sur la voie ferrée, dès le Second Empire, plus encore à partir de la construction, en 1875, de la section *La Plaine-Saint-Denis-Pantin*, dont c'est la caractéristique principale ; l'activité des gares échelonnées sur le

parcours a eu son importance. Les résultats ne sont pourtant pas à la hauteur des espérances que beaucoup avaient placées dans le projet : la ligne circulaire n'a pas véritablement aidé à l'implantation des établissements industriels dans les anciennes communes suburbaines ou la proche banlieue.

CHAPITRE II

LE CHEMIN DE FER DE CEINTURE, UN TRANSPORT EN COMMUN PARISIEN

Entreprise un temps délaissée de ses promoteurs, qui ne veulent croire à sa possible réussite, la Ceinture n'est pas, dès la création du service voyageurs, un transport en commun parisien ; elle y parvient, au terme d'une évolution qui la voit conquérir un public, assurer une desserte convenable des quartiers et s'intégrer à l'ensemble des chemins de fer urbains. Elle a pu surmonter ses handicaps (isolement à la périphérie, offre médiocre d'un parcours en apparence peu attractif et à l'écart des grands courants de trafic), en tirant parti même, pour remplir des missions précises, qui, en marge du rôle traditionnel d'un transport en commun parisien, font son originalité et contribuent à son succès.

La Ceinture a laissé le souvenir d'un chemin de fer d'agrément, d'une ligne empruntée par les promeneurs, utilisée surtout pour les déplacements de loisir. Cet aspect a été mis en valeur par le syndicat, qui y trouvait son intérêt. Le tracé a eu son importance, desservant de Vincennes à Longchamp les principaux lieux d'excursion des Parisiens. Mais la fonction du chemin de fer de ceinture n'est pas que de favoriser le besoin d'évasion dominicale des citadins ; il a un rôle particulier à jouer lors de chaque exposition universelle, conduisant les voyageurs jusqu'au Champ de Mars, au moyen de l'embranchement conçu à cet effet. Il établit à cette occasion une liaison entre la ville et sa banlieue, la capitale et le pays tout entier, grâce aux correspondances qu'il entretient avec les grands réseaux. Sa mission dépasse donc le cadre strictement urbain et son utilité dans les déplacements professionnels de la population de l'agglomération parisienne en fournit la preuve : à partir de 1884, l'État impose aux compagnies d'accorder des facilités de circulation aux ouvriers, par le biais de billets spéciaux et de tarifs réduits. La Ceinture participe au succès de cette politique et s'intègre ainsi dans le schéma des migrations quotidiennes de main-d'œuvre. Mais si les chiffres du trafic augmentent constamment, démontrant l'efficacité de la mesure, les conséquences financières sont lourdes pour le syndicat qui subit un important manque-à-gagner.

Ayant conquis un public, la ligne circulaire a su également s'intégrer à la zone périphérique, qu'elle fut longtemps seule à desservir. Mais l'influence qu'elle a pu exercer sur son développement est difficile à mesurer ; son rôle n'est ni constant, ni uniforme, plutôt passif et diffus : il n'y a jamais eu de politique d'urbanisation attachée à la construction du chemin de fer de ceinture et les effets en ce domaine paraissent peu sensibles. De plus, à partir du XX^e siècle, la voie subit dans chaque quartier la concurrence du métro, qui la supprime peu à peu.

Auparavant, la Ceinture est, parmi d'autres, un chemin de fer parisien ; elle en supporte les contraintes, au prix de travaux coûteux et d'un entretien constant. Elle sait s'adapter à l'évolution du paysage urbain, notamment par la suppression nécessaire des passages à niveau. Cette dernière opération en

fait le prototype et l'ébauche d'un chemin de fer métropolitain, à une époque où les cinq partenaires du syndicat, au moyen des lignes de pénétration qu'ils exploitent depuis leurs gares et d'autres sections dont ils demandent la concession, procèdent à un investissement croissant de l'espace urbain. Dès lors la Ceinture est partie prenante dans le débat technique, économique mais aussi politique qui se développe autour du métro : elle se trouve au centre de la polémique qui oppose les tenants du réseau d'intérêt général et ceux qui, autour du conseil municipal, défendent l'intérêt local. Mais, élément important des divers projets des compagnies, elle est associée à leur échec.

CONCLUSION

En 1934, le transport des voyageurs sur la ligne circulaire, ruiné par la concurrence du métro, est supprimé et la dissolution du syndicat est prononcée ; la compagnie du Nord reprend un temps la gestion du service de la petite vitesse, qui a lui-même beaucoup perdu de son intérêt. L'exploitation de la voie ferrée paraît donc une entreprise désuète et sans avenir. Pourtant, les projets actuels de réouverture des différents tronçons, s'ils venaient à se concrétiser, pourraient témoigner de l'utilité retrouvée du chemin de fer de ceinture et, en même temps, achever l'évolution contrariée à partir de 1900 par la chute du trafic : l'incorporation de la Petite Ceinture dans le réseau des transports en commun parisiens et son intégration réussie dans l'espace urbain.

ANNEXES

Tableaux et figures statistiques.
